Deutscher Bundestag Drucksache 16/3571
16. Wahlperiode 24. 11. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Horst Meierhofer, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/3374 –

Revision der EU-Altfahrzeugrichtlinie

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Richtlinie 2003/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (Altfahrzeugrichtlinie) schreibt ab 2006 u. a. in einer ersten Stufe eine Recyclingquote von 80 Prozent des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr vor. In einer zweiten Stufe, die ab dem Jahr 2015 verbindlich werden soll, wird die Recyclingquote auf 85 Prozent des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts erhöht (Artikel 7 Abs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie).

Die Quotenvorgaben haben demnach ausschließlich die Verwertung der Fahrzeuge am Ende ihrer Gebrauchsdauer im Blick. Die Umweltauswirkungen während der Betriebsphase der Fahrzeuge werden hingegen nicht berücksichtigt. Dies könnte aus ökologischer Perspektive nachteilige Auswirkungen haben. Namentlich könnte durch die Quotenregelung die Verwendung von Leichtbauwerkstoffen behindert werden, denn zum einen könnte es einfacher sein, spezifisch schwereren Stahlschrott zu trennen und stofflich zu verwerten, und zum zweiten lässt der gewichtsverringernde Effekt von Leichtbauwerkstoffen die unter die 15-Prozent-Quote (energetische Verwertung zulässig) fallende zulässige Menge schwieriger zu rezyklierender Werkstoffe (z. B. Kunststoffe und nachwachsende Rohstoffe) geringer werden.

Artikel 7 Abs. 2 Unterabs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie sieht vor, dass das Europäische Parlament und der Rat bis spätestens 31. Dezember 2005 die Zielvorgaben für die zweite Stufe auf der Grundlage eines Berichts der Kommission zu überprüfen hatten, dem ein konkreter Vorschlag beizufügen ist. In diesem Bericht hat die EU-Kommission die Entwicklung der Materialzusammensetzung von Fahrzeugen und andere relevante fahrzeugbezogene Umweltaspekte zu berücksichtigen.

1. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland und den EU-Mitgliedstaaten jeweils seit Inkrafttreten der Altfahrzeugrichtlinie pro Jahr abgemeldet, und wie viele wurden in

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 22. November 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Deutschland und den anderen EU-Mitgliedstaaten jeweils pro Jahr behandelt und entsorgt (bitte Angabe in absoluten und relativen Zahlen)?

Eine Auswertung von Daten zu anderen Mitgliedstaaten liegt nicht vor. In Deutschland wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahre 2004 3 068 Mio. Pkw aus dem Register endgültig gelöscht. Nach der Erhebung nach UmweltstatistikG wurden 542 258 Altfahrzeuge 2004 in Demontagebetrieben verwertet. 557 628 Restkarossen wurden in Schredderanlagen verwertet. Für die Jahre davor liegen lediglich Schätzungen vor. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Differenz aus Abmeldung und Verwertung im Wesentlichen aus Gebrauchtfahrzeugexporten ergibt. Statistisch erfasst durch das Statistische Bundesamt wurde der Export von 535 000 gebrauchten Pkws aus Deutschland im Jahr 2004 (2002: 723 000, 2003: 450 000). Genaue Daten zur tatsächlich exportierten Anzahl gebrauchter Fahrzeuge liegen nicht vor, da die Außenhandelsstatistik Exporte innerhalb der EU erst ab einem Gesamtexportwert von 300 000 Euro pro Unternehmen erfasst.

Eine Auswertung von Schätzungen und Daten der Situation in anderen Mitgliedstaaten wurde durch den Europäischen Verband der Automobilhersteller ACEA vorgenommen. Danach wurden im Jahr 2004 ca. 11 Millionen Fahrzeuge in der EU-15 + Norwegen abgemeldet, ca. 8 Millionen Altfahrzeuge behandelt. Die Datenherkunft dieser Angaben ist nicht bekannt.

2. Wie viele derjenigen Fahrzeuge, die seit Inkrafttreten der Altfahrzeugrichtlinie in Deutschland pro Jahr abgemeldet wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht im Inland behandelt und entsorgt, sondern in andere EU-Mitgliedstaaten und das Nicht-EU-Ausland verbracht (bitte Angabe in absoluten und relativen Zahlen)?

Siehe Antwort zu Frage 1. Nur für einen kleinen Teil der abgemeldeten und nicht im Inland verwerteten Fahrzeuge wird von einer Lagerung im Inland ausgegangen. Daher ist davon auszugehen, dass die nicht in Deutschland verwerteten abgemeldeten Fahrzeuge im Wesentlichen als Gebrauchtwagen exportiert wurden.

3. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Anzahl der in der EU behandelten Altfahrzeuge abgenommen hat, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies beispielsweise im Hinblick auf die zur Erfüllung der Vorgaben der Altfahrzeugrichtlinie erforderlichen Investitionsentscheidungen über Demontage- und Aufbereitungsanlagen?

Bis zum Jahr 2004 liegen lediglich Schätzungen über die im Inland verwertete Anzahl von Fahrzeugen vor. Aufgrund dieser Schätzungen sowie der statistischen Daten aus 2004 (siehe Antwort zu Frage 1) ist jedoch ein Rückgang anzunehmen. Für andere EU-Staaten liegen keine ausgewerteten Daten vor.

Die Anlagen zur Behandlung von Restkarossen behandeln daneben auch weitere Materialien und Abfälle. Die Menge der Altfahrzeuge stellt nur ein Kriterium zum Treffen von Investitionsentscheidungen dar.

4. Wurden die Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie zum 1. Januar 2006 in Deutschland und in den übrigen Mitgliedstaaten überall erreicht, und wenn ja, welche Quoten wurden jeweils erreicht?

Die Quoten der Altfahrzeugrichtlinie sind erstmalig in 2006 zu erfüllen. Daten für 2006 liegen für Deutschland erst in 2008 vor.

5. Wenn nein, in welchen Mitgliedstaaten nicht, und was waren die Gründe hierfür?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Wann hat die EU-Kommission den Bericht nach § 7 Abs. 2 Unterabs. 2 der Altfahrzeugrichtlinie vorgelegt, zu welchen Ergebnissen ist sie gelangt, und zu welchen konkreten Ergebnissen hat die Kenntnisnahme des Berichts durch das Europäische Parlament und den Rat geführt?

Die EU-Kommission hat den Bericht nach § 7 Abs. 2 Unterabs. 2 Altfahrzeugrichtlinie bislang nicht vorgelegt.

7. Welche Position hat die Bundesregierung im Rahmen der Überprüfung des Kommissionsberichts durch den Rat zu den Quotenvorgaben eingenommen?

Zwar hat eine Überprüfung des Kommissionsberichts durch den Rat zu den Quotenvorgaben noch nicht stattfinden können, da die Kommission ihren Bericht noch nicht vorgelegt hat; allerdings hatte die Kommission die Mitgliedstaaten zur Vorbereitung ihres Berichtes um Stellungnahme zu den Quotenvorgaben gebeten. Hier hat die Bundesregierung die Auffassung vertreten, dass an dem jetzigen System von Verwertungsquoten auch mit einer Unterquote für die stoffliche Verwertung in der Altfahrzeugrichtlinie festgehalten werden sollte. Nach Auffassung der Bundesregierung sollte die Gesamtverwertungsquote ab dem Jahre 2015 mindestens 95 Prozent erreichen. Allerdings wäre es nach Auffassung der Bundesregierung nicht mit umweltpolitischen Nachteilen verbunden, wenn die Quote für die stoffliche Verwertung auch über das Jahr 2015 hinaus bei 80 Prozent liegen würde. Hierfür müsste die Richtlinie geändert werden.

8. Sind der Bundesregierung Probleme im Zusammenhang mit Vollzug und Kontrolle insbesondere der Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie bzw. der deutschen Altauto-Verordnung bekannt, wie sie beispielsweise der Arbeitskreis 16 „Kfz-Recycling“ der Kommission der niedersächsischen Landesregierung „Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ thematisiert, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?

Der Bundesregierung ist die Stellungnahme des Arbeitskreises 16 „Kfz-Recycling“ der Kommission der niedersächsischen Landesregierung „Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ zu den Quotenvorgaben im Bereich des Altfahrzeugrecyclings bekannt. Die Bundesregierung hat diese Überlegungen in ihre Position zu den Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie einfließen lassen. Nach Ansicht der Bundesregierung ist derzeit nicht erkennbar, dass Vollzugsprobleme in Deutschland die Erfüllung der Quotenvorgaben der Altfahrzeugrichtlinie bzw. der Altfahrzeugverordnung ab 2006 in Frage stellen werden.

9. Welche Vorteile sieht die Bundesregierung in der Anwendung des Verwertungsnachweises nach § 27a StVZO durch die Verwerter im Vergleich zu einer lediglich auf elektronischem Wege übermittelten Information über das zuletzt geführte Kfz-Kennzeichen gemäß Fahrzeugbrief an die Zulassungsstellen?

Der Verwertungsnachweis ist nach der Altfahrzeugrichtlinie vorgeschrieben. Eine elektronische Form des VWN wäre denkbar. Eine unverbindliche Information würde der Richtlinie hingegen widersprechen.

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, wie die zuständigen Behörden diese Daten verarbeiten, und wenn ja, um welche Erkenntnisse handelt es sich dabei?

Nein.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegung, dass es im Hinblick einer Betrachtung aller Phasen im Gebrauchszyklus eines Fahrzeugs sinnvoll sein kann, bei der Material-, Bauteil- oder Fahrzeugherstellung sowie in der Phase der Verwertung umweltrelevante Nachteile in Kauf zu nehmen, sofern beim Fahrbetrieb eine Verringerung der Umweltbelastung erreicht werden kann (sog. Lebenszyklusanalyse)?

Eine Lebenszyklusbetrachtung kann sinnvoll sein. Bei den derzeitigen Quoten und der Position der Bundesregierung zu den Quoten ab 2015 werden jedoch keine Zielkonflikte gesehen.

12. Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die sich mit entsprechenden Zielkonflikten (Vergleich der Umweltbelastungen in der Herstellungs- und Betriebsphase mit Umweltbelastungen in der Entsorgungsphase) befasst haben, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen gelangen diese?

Studien, in denen Zielkonflikte aufgrund der derzeitigen Rechtslage belegt sind, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass bei der Nutzung der Kraftfahrzeuge dem Kraftstoffverbrauch eine zentrale umweltpolitische Bedeutung zukommt?

Ja.

14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass für den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen das jeweilige Fahrzeuggewicht von besonderer Bedeutung ist?

Ja.

15. Wie bewertet die Bundesregierung das Potential der Leichtbauweise für die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs?

Leichtbau ist neben einer angemessenen Motorisierung und effizienten Antrieben eine wichtige Maßnahme zur Verbrauchsreduzierung. Ihr Potenzial kann vor allem dann realisiert werden, wenn Einsparungen durch leichtere Bauweise nicht durch Einbau zusätzlicher oder schwerer Bauteile kompensiert werden.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Nutzung nachwachsender Rohstoffe im Hinblick auf die Vorteile in der Produktionsphase (Ressourcenschonung) und Betriebsphase (Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs durch Leichtbauteile aus nachwachsenden Rohstoffen) nicht durch Vorgaben für die Entsorgung behindert werden sollte?

Die Ressourceneinsparung durch nachwachsende Rohstoffe in der Herstellung von Fahrzeugen wird als vernachlässigbar angesehen. Leichtbau-Bauteile kön-

nen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beitragen (siehe Antwort zu Frage 15). Dies ist jedoch unabhängig vom Material der Bauteile (nachwachsende Rohstoffe, Kunststoffe auf Mineralölbasis oder metallische Leichtbauwerkstoffe).

17. Inwieweit existiert nach Kenntnis der Bundesregierung eine Nachfrage nach den Recyclingprodukten aus der werkstofflichen Verwertung von Altfahrzeugen, die deren Herstellung ökonomisch vernünftig erscheinen lässt?

Metalle aus dem Recycling haben zurzeit einen hohen positiven Marktwert. Für Glas und Kunststoffe aus der Altfahrzeugdemontage ist der Marktwert i. d. R. gering bis negativ. Ein Markt und Verarbeitungskapazitäten existieren. Die Verwertungsprodukte haben einen positiven Marktwert.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Überlegung, dass man im Übrigen (mangelnde Marktnachfrage nach den erzeugten Rezyklatqualitäten) zulassen sollte, die Verwertungsziele auch durch rohstoffliche oder energetische Verwertung zu erreichen?

Nach der Altfahrzeugrichtlinie gibt es keine Differenzierung zwischen werkstofflicher und rohstofflicher Verwertung. Für einen Teil der Quote ist die energetische Verwertung bereits zugelassen. Die Bundesregierung plädiert dafür, auch über 2015 hinaus nur 80 Prozent anstelle von 85 Prozent Mindestquote für die stoffliche Verwertung in der Altfahrzeugrichtlinie festzuschreiben.

19. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, dass bei einer gesamtheitlichen Betrachtung der Umwelteffekte und der gegebenen technischrechtlichen Standards die thermische Verwertung gegenüber der stofflichen Verwertung schlechter abschneidet, und welche Erweiterung des sog. thermischen Verwertungsbandes wäre ohne Einbußen bei der Umweltverträglichkeit möglich?

Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden. Im Übrigen wird auf die Position der Bundesregierung zu den Verwertungsquoten verwiesen.

20. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, wie hoch der bürokratische Aufwand bei den Verwertern für die Nachweisführung beim Quotensystem ist, und wenn ja, wie hoch ist dieser bürokratischer Aufwand?

Der Nachweis erfolgt im Rahmen der Zertifizierung, die bundesweite Erfassung über Erhebungsbögen nach Umweltstatistikgesetz. Da die Einhaltung der Quoten erst ab 2006 verbindlich ist, liegen detaillierte Informationen hierzu noch nicht vor. Der Aufwand wird als relativ gering eingeschätzt, da eine Buchführung über Abfälle und verkaufte Materialien und Bauteile i. d. R. bereits im Rahmen der kaufmännischen Buchhaltung erfolgt. Das Umweltministerium und das Umweltbundesamt sind im Gespräch mit den betroffenen Kreisen. Ein Fachgespräch zum Quotenmonitoring ist für Anfang 2007 geplant.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333